



Geschäftsbericht

---

2005/2006

## Kennzahlen RNV und Muttergesellschaften

Geschäftsjahr 2005/06 (01.10. 2005 bis 30.09. 2006) im Vergleich zum Vorjahr (Rumpfgeschäftsjahr 01.03. 2005 bis 30.09. 2005)

Verkehrsleistungen in Mio.	HSB AG		MVV Verkehr AG		MVV OEG AG		VBL GmbH		RHB GmbH		Summe* RNV GmbH	
	2005/06	Vorjahr	2005/06	Vorjahr	2005/06	Vorjahr	2005/06	Vorjahr	2005/06	Vorjahr	2005/06	Vorjahr
Fahrgäste	41,6	24,1	68,3	38,4	19,0	10,1	30,4	16,7	2,4	1,3	161,7	90,6
Personenkilometer	195,6	118,3	297,6	168,4	204,3	110,4	157,9	86,8	20,1	11,0	875,5	494,9
<b>Nutzwagenkilometer</b> in Mio.												
Bahn	1,7	1,1	4,8	2,8	3,5	2,0	1,9	1,2	0,3	0,2	12,2	7,3
Bus	5,0	3,9	3,5	2,1	1,0	0,5	2,5	1,4			12,0	7,9
<b>Platzkilometer</b> in Mio.												
Bahn	334,4	206,8	885,9	517,1	633,7	381,3	324,8	213,5	80,4	46,9	2.259,2	1.365,6
Bus	415,1	258,3	209,9	124,1	64,1	34,8	185,4	104,7			874,5	521,9
<b>Fahrzeuge</b>												
Bahn	35	35	80	76	58	45	29	34	10	11	212	201
eigene Busse	61	67	35	39	15	18	36	36			147	160
angemietete Busse	18	21	9	9	12	11	17	17			56	58
<b>Linienlänge Linienverkehr</b> in km												
Bahn	30,2	30,2	133,4	131,7	63,1	63,1	47,4	53,0	27,7	27,7	301,8	305,7
Bus	188,8	158,4	158,6	158,6	77,7	68,9	135,5	114,9			560,6	500,8

\* Inklusive RNV Eigenleistungen

Vorwort der Geschäftsführung	4
<b>PERSONAL- UND SOZIALBERICHT</b>	<b>6</b>
• Personalentwicklung	7
• Nachwuchsförderung, Gesundheitsmanagement	8
• Betriebliches Vorschlagswesen, Schulungsmanagement	9
<b>AKTIVITÄTEN</b>	<b>10</b>
• Beteiligungen	11
• Mobilitätserziehung, BusSchule, Kindergartenweg-Training, RNV-Medienkiste,	12
• SchoolScouts	13
<b>LAGEBERICHT</b>	<b>14</b>
• Unternehmensprofil	15
• Ertragslage	16
• Vermögens- und Finanzlage	17
• Investitionen, Risikomanagement	18
• Risikobericht, Gesamtrisiko	19
• Ausblick	20
<b>JAHRESABSCHLUSS</b>	<b>22</b>
• Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung	23
• Anhang	25
• Bestätigungsvermerk	32
• Bericht des Aufsichtsrates	33
• Impressum	34



Andreas Kerber und Günther Quaß (v. l.)

**Festigung der Geschäftsabläufe nach innen, zusätzliche Angebote für unsere Kunden, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit im liberalisierten Verkehrsmarkt: Diese drei Schwerpunkte bestimmten das Geschäftsjahr 2005/06 der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, das erste vollständige Geschäftsjahr in der Geschichte des Unternehmens.**

Knapp 162 Millionen Fahrgäste hat die RNV im Geschäftsjahr 2005/06 insgesamt befördert. Dies entspricht einer Leistung von rund 876 Millionen Personenkilometern, davon rund 650 Millionen per Bahn und 226 Millionen per Bus. Mehr als 155.000 Kundinnen und Kunden verfügten Ende des Geschäftsjahres über eine Jahreskarte. Mit über 200 Bahnen und mehr als 200 Omnibussen haben sich die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und ihre Muttergesellschaften als wichtigster Anbieter im Öffentlichen Nahverkehr der Metropolregion Rhein-Neckar etabliert.

Zur Steigerung der Effizienz beschloss die Geschäftsführung der RNV im Oktober 2005 ein Paket von strategischen Maßnahmen, das die Neuorganisation wichtiger technischer, kaufmännischer und personeller Abläufe im Unternehmen vorsieht. Dieses »63-Punkte-Programm« hat zum Ziel, bis zum Geschäftsjahr 2009/2010 die Ergebnisse signifikant zu verbessern. Das Programm wurde mit den Betriebsräten abgestimmt und den Mitarbeitern am 21. September 2006 auf einer gemeinsamen Mitarbeiterversammlung erläutert. Ein Teil der einzelnen Maßnahmen wurde bereits im Geschäftsjahr 2005/06 umgesetzt.

Im Personalbereich sieht das »63-Punkte-Programm« einen stufenweisen und sozialverträglichen Abbau von 294 Planstellen bis zum Jahr 2010 vor. Diese Reduzierung betrifft die Beschäftigten aller Muttergesellschaften und der RNV. Sie ist zum großen Teil durch Altersteilzeit, Nichtbesetzung frei werdender Stellen und interne Umsetzungen erreichbar, dadurch sind vom tatsächlichen Abbau voraussichtlich 212 Mitarbeiter betroffen. Mit dem Betriebsrat wurden Verhandlungen über einen Interessenausgleich und Sozialplan im Geschäftsjahr 2005/06 mit dem Ziel begonnen, im Frühjahr 2007 zu entsprechenden Vereinbarungen zu kommen.

Mit weniger Aufwand ein noch attraktiveres Angebot für die Fahrgäste schaffen: Diesem Ziel ist die RNV im Berichtsjahr ein gutes Stück näher gekommen. In Mannheim wurden die Bauprojekte für die »Kurpfalzachse« schrittweise im November 2005 und März 2006 fertig gestellt, die Neubaustrecke »Schafweide« erweiterte das Stadtbahn-Netz ab 30. Juni 2006 um weitere 600 Meter. Ebenfalls im Geschäftsjahr 2005/06 liefen die Arbeiten an den Neubau-Projekten Stadtbahn »Mannheim Ost« und »Heidelberg-Kirchheim« auf Hochtouren, beide konnten pünktlich zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 in Betrieb genommen werden.

Die nächsten Meilensteine für den zukunftsfähigen Betrieb der RNV sind bereits gesetzt: Die Arbeiten an einem zentralen, Rechnergestützten Betriebsleitsystem am Standort Mannheim haben im Geschäftsjahr 2005/06 begonnen. Die Anlage – eine Investition von insgesamt über 8 Millionen Euro – soll zum Jahresende 2007 ihren Betrieb aufnehmen. Sie wird sowohl die Einsatzplanung als auch die Verkehrssteuerung für das gesamte Verkehrsgebiet wesentlich erleichtern, im Interesse der Mitarbeiter und zum Vorteil der Kunden.

In seinem ersten vollen Geschäftsjahr ist das noch junge Unternehmen Rhein-Neckar-Verkehr GmbH sichtbar stärker geworden. Wir bedanken uns bei allen, die dazu beigetragen haben: unseren Gesellschaftern, den Aufsichtsgremien, den beteiligten Kommunen – und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die täglich an unserem Erfolg arbeiten. Wir sind sicher, dass wir diese Erfolgsgeschichte weiter schreiben werden.

Andreas Kerber

Günther Quaß

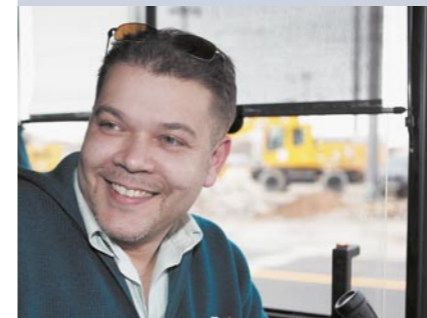


## Personalentwicklung



**Durch den Zusammenschluss der fünf kommunalen Verkehrsunternehmen und der Zentralwerkstatt Mannheim (ZWM) zur RNV änderten sich für einen Großteil der Mitarbeiter vertraute Strukturen in einer enormen Geschwindigkeit. Davon betroffen waren die Zusammensetzung von Teams und Arbeitsgruppen, der eigene Arbeitsplatz und der Einsatzort. Zusätzlich gab es Veränderungen von Aufgaben und Regelungen sowie eine Restrukturierung des gesamten Unternehmens.**

Die Konsequenz war der Verlust der vertrauten Unternehmensidentifikation und -kultur. Das neu gegründete Unternehmen RNV ist dabei, eine eigene Kultur zu entwickeln. Die Mitarbeiter sind in einer geteilten Situation, die es erschwert, Orientierung und Identifikation zu erlangen. Arbeitsrechtlich und disziplinarisch, zum Teil auch emotional, sind viele Mitarbeiter nach wie vor dem Altunternehmen verbunden. Im Arbeitsalltag sind sie integrierter Teil des Veränderungsprozesses in der RNV.



Im letzten Jahr hat sich gezeigt, wie wichtig die Personalentwicklung in einem Unternehmen ist, das sich in einem solchen Umbruch befindet. Zahlreiche Teamworkshops fanden statt, in denen sich die Mitarbeiter kennenlernen und Abteilungen eigene Ziele und ein Selbstverständnis für sich erarbeiten konnten. Dabei ging die Initiative von Center- und Abteilungsleitern aus, die erkannten, dass sich Workshops fruchtbar auf die Zusammenarbeit und Produktivität in der Gruppe auswirken. Ein Zusammengehörigkeitsgefühl kann sich nur dann entwickeln, wenn Vorbehalte thematisiert und Lösungen zusammen erarbeitet werden. Dies lässt sich am besten außerhalb des stressreichen Arbeitsalltags umsetzen. Neben dieser teamorientierten Arbeit wurde personenbezogenes Coaching am Arbeitsplatz durchgeführt, um einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein weiterhin erfolgreiches Arbeiten zu erleichtern und zu ermöglichen.



Der weitere Ausbau der Identifikation mit dem Unternehmen RNV ist im laufenden Jahr ein zentraler Aufgabenschwerpunkt. Hierbei kann die RNV auf Aktionen aus dem Geschäftsjahr 2005/06 aufbauen, z. B. wird das Betriebsfest zum zweiten Mal stattfinden.

Geschäftsführung und Centerleiter erstellen ein Leitbild, das im gesamten Unternehmen kommuniziert wird.

Weitere mitarbeiterorientierte Unterstützung wird durch das Changemanagement (Kommunikation und Information im Unternehmen) Umsetzung finden. Dabei ist die vertrauensvolle und zukunftsorientierte Zusammenarbeit von Arbeitgeber und Betriebsrat von besonderer Bedeutung.

## Nachwuchsförderung

Im Geschäftsjahr 2005/06 haben positive und zukunftsweisende Veränderungen stattgefunden: In der RNV GmbH begann mit fünf Industriekauffrauen und einem Volontär die berufliche Ausbildung.

Der kaufmännische Bereich war der Vorreiter, im Jahr 2007 wird der gewerblich/technische Bereich hinzukommen und die Ausbildung zum Industrie-Mechatroniker mit drei Auszubildenden sowie mit zwei Auszubildenden zum Kfz-Mechatroniker beginnen. Zusätzlich startet die Ausbildung für einen Studenten im dualen System mit der Berufsakademie Mannheim. Der angestrebte Abschluss ist hierbei Bachelor of Engineering.

Darüber hinaus können angehende Juristen ihre Rechtsreferendariate in den relevanten Abteilungen ableisten.

Längst ist die RNV als beliebter Praktikums-Anbieter bekannt geworden. Die hohe Nachfrage von Schülern, Studierenden, Umschülern, Teilnehmern in Berufsbildenden Projekten und Diplomanden zeigt, dass die RNV ein attraktiver Partner bei der Berufsfindung und -bildung geworden ist. Die Bereitschaft aus den Abteilungen, im gewerblichen ebenso wie im kaufmännischen Bereich, macht ein weiteres Mal die Offenheit und Bereitschaft der Mitarbeiter gegenüber zusätzlichen Aufgaben und Verantwortungen deutlich.



## Gesundheitsmanagement

Im vergangenen Jahr wurden die Ergebnisse aus den Mutterunternehmen in der Gesundheitsfürsorge im Fahrdienst zusammengetragen. Das Gesundheitsmanagement wird weiter in der RNV ausgebaut. Ziele sind, neben der Senkung der krankheitsbedingten Fehlzeiten, die Prävention, Aufklärung, Wiedereingliederung und gesundheitliche Versorgung aller Mitarbeiter. Dazu wird ein umfassendes Konzept in unterschiedlichen Teams bzw. Verantwortungsgruppen erarbeitet. Geplant ist ferner die Schaffung eines Sozialreferats als Ansprechpartner für Mitarbeiter. Die Rahmenbedingungen zur Umsetzung des Gesundheitsmanagements werden im kommenden Jahr in entsprechenden Betriebsvereinbarungen festgelegt.

Eine wichtige Aufgabe hierbei ist außer den direkt gesundheitsbezogenen Themen auch der Sport. Ihre Sportlichkeit konnten die RNV-Mitarbeiter im Berichtsjahr bei verschiedenen Aktionen (z. B. beim Drachenboot-Rennen) unter Beweis stellen. Durch unternehmensweiten Betriebssport und eine Organisation von Sportveranstaltungen wird der Freizeitwert im Unternehmen ausgebaut.



## Betriebliches Vorschlagswesen (BVW)

**Im Geschäftsjahr wurde erfolgreich das Betriebliche Vorschlagswesen eingeführt. Seit Februar 2006 ist dazu eine gemeinsame Betriebsvereinbarung für alle Standorte und Gesellschafter gültig.**

Die Resonanz und der Eingang zahlreicher Vorschläge zeigt: Die Kommunikation wird gesucht. Die Mitarbeiter haben erkannt, dass es neben der Motivation einer möglichen Geldprämie für erfolgreiche Vorschläge zwei weitere entscheidende Vorteile für sie gibt: So bekommt der Einreicher in jedem Fall eine detaillierte Antwort auf seine Idee – unabhängig davon, ob es zu einer Umsetzung kommt oder nicht. Bei entsprechender Umsetzung und Prämierung des Vorschlags wird zum zweiten auch darauf geachtet, dass eine tatsächliche Verbesserung für die Arbeitnehmer zu erkennen ist. 183 Vorschläge wurden seit Vereinheitlichung des BVW eingereicht, davon wurden 29 umgesetzt und prämiert. Die Vielzahl der Vorschläge aus dem Fahrdienst macht deutlich, wie wichtig es ist, die Gelegenheit zu Anregungen zu geben und eine Plattform zur Mitsprache anzubieten. Diese Plattform wird durch die im Fahrdienst eingeführten Teamstrukturen unterstützt.

Zusätzlich ist die RNV Mitglied bei PRIMA (PRoduktivitätssteigerung und Innovation durch MitArbeiterbeteiligung), einer Vernetzung von 13 Verkehrsunternehmen, die jährlich ihre besten Teamvorschläge in einem Wettbewerb gegenüberstellen. Hierbei stehen die Mitarbeiter mit ihren Ideen im Mittelpunkt und stellen ihr Projekt selbst vor.



## Schulungsmanagement

**Das strukturierte Schulungsmanagement wird zukünftig eine sichere Basis zur Evaluierung und Auswertung von Seminaren und Qualifikationen in der RNV sein. Im Schulungsmanagement kommen die aus- und weiterbildungsrelevanten Informationen zusammen.**

Zwei unterschiedlich ausgerichtete Jahresgespräche werden zukünftig in der RNV institutionalisiert: im Frühjahr ein Personalentwicklungsgespräch, in dem die anforderungsbezogenen Qualifikationen mit dem Selbstbild des Mitarbeiters und der Einschätzung der Führungskraft abgeglichen werden. Ausgehend von diesem Ergebnis wird der Bedarf an Qualifizierung oder Schulung ermittelt. Im Herbst wird im Zusammenhang mit der neu eingeführten leistungsbezogenen Vergütung ein Gespräch stattfinden, das dem Erwartungsabgleich dient. Hier erhält der Mitarbeiter eine Rückmeldung und Beurteilung seiner Leistung im vergangenen Geschäftsjahr. Auch diese Neuerung wird die Kommunikation zwischen Mitarbeiter und Führungskraft unterstützen und fördern.

Der Bedarf an Qualifizierung einzelner Mitarbeiter, der außerhalb dieser vorgesehenen Jahresgespräche festgestellt wird, sowie Pflichtschulungen, die arbeitsplatzbezogen Relevanz haben, werden über das Schulungsmanagement erfasst und nach zeitlichen Notwendigkeiten organisiert.



## Beteiligungen

Bereits kurz nach Aufnahme des Betriebs im Jahr 2005 erwarb die RNV mit der V-Bus GmbH ihre erste Beteiligungsgesellschaft. Im Jahr 2006 konnten die Omnibusbetriebe Beth GmbH hinzugewonnen werden. Beide Unternehmen runden das Verkehrsgebiet der RNV ab. Die Stadtverkehre in Lampertheim und in Viernheim werden bereits seit Jahrzehnten im Auftrag der jeweiligen Stadtwerke gefahren. Weitere Aufträge haben die Marktposition beider Unternehmen in der Region gestärkt, zum einen als Subunternehmer im regionalen Busverkehr, zum anderen über eigene Aufträge.

Zudem setzt die RNV beide Unternehmen verstärkt im Linien- und Sonderverkehr ein. V-Bus fährt zwischen Heddesheim und Hirschberg und setzt damit eine wichtige Verbesserung im Verkehrsgebiet der RNV um. Der Veranstaltungsverkehr zur SAP-Arena kann über V-Bus flexibel und kostengünstig umgesetzt werden. Weiterhin bedient sich die RNV der Dienste von V-Bus, um die zusätzlichen Verkehrsleistungen im BASF-Werksverkehr zu erbringen. Omnibusbetriebe Beth fährt mit inzwischen acht Bussen im Heidelberger Busnetz.

Der Einsatz der eigenen Tochterunternehmen vereint das kommunale Know-how mit den günstigen privaten Produktionsstrukturen, so dass wichtige Impulse zur Verbesserung des ÖPNV gegeben sind.

Seit Dezember 2005 fährt Omnibusbetriebe Beth zudem für acht Jahre einen umfangreichen Verkehr zwischen Gernsheim und Darmstadt, nachdem sich das Unternehmen in einer europaweiten Ausschreibung durchsetzen konnte.

V-Bus und Omnibusbetriebe Beth beschäftigen fast 100 Mitarbeiter, überwiegend Fahrer. Mit über 60 Bussen konzentrieren sie sich auf den Linienverkehr, zusätzlich fahren sie noch Gelegenheitsverkehre. Omnibusbetriebe Beth verfügt über einen eigenen Betriebshof mit einer voll funktionstüchtigen Werkstatt, die inzwischen die Fahrzeuge beider Unternehmen unterhält und wartet. Zudem sind auf dem Betriebshof in Lampertheim noch eine eigene Waschhalle und Tankstelle installiert.

Geschäftsführer beider Unternehmen ist Stefan Prüfer, Prokurist der RNV, Betriebsleiter ist Andreas Beth.

Die beiden Beteiligungsunternehmen ermöglichen es der RNV, sich dem immer weiter ausbreitenden Wettbewerb, vor allem im Busbereich, erfolgreich zu stellen.



## Mobilitätserziehung

Der sichere Umgang mit Bus und Bahn ist nicht angeboren, sondern muss erlernt werden. Deshalb leistet die RNV auch im schulischen Bereich sowie in Kindergärten einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Das mobilitätserzieherische Gesamtkonzept der RNV setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

### BusSchule

Ausgebildete Trainer der RNV vermitteln in praktischen Übungen sicheres Verhalten an der Haltestelle und im Bus. Hier werden wichtige Themen wie z. B. Toter Winkel oder Vollbremsung sowie der soziale Umgang miteinander behandelt. Die BusSchule richtet sich vor allem an Kinder der Klassenstufe vier, denn in diesem Alter steht der Wechsel auf eine weiterführende Schule an, der in der Regel mit der Nutzung von Bus und Bahn verbunden ist.

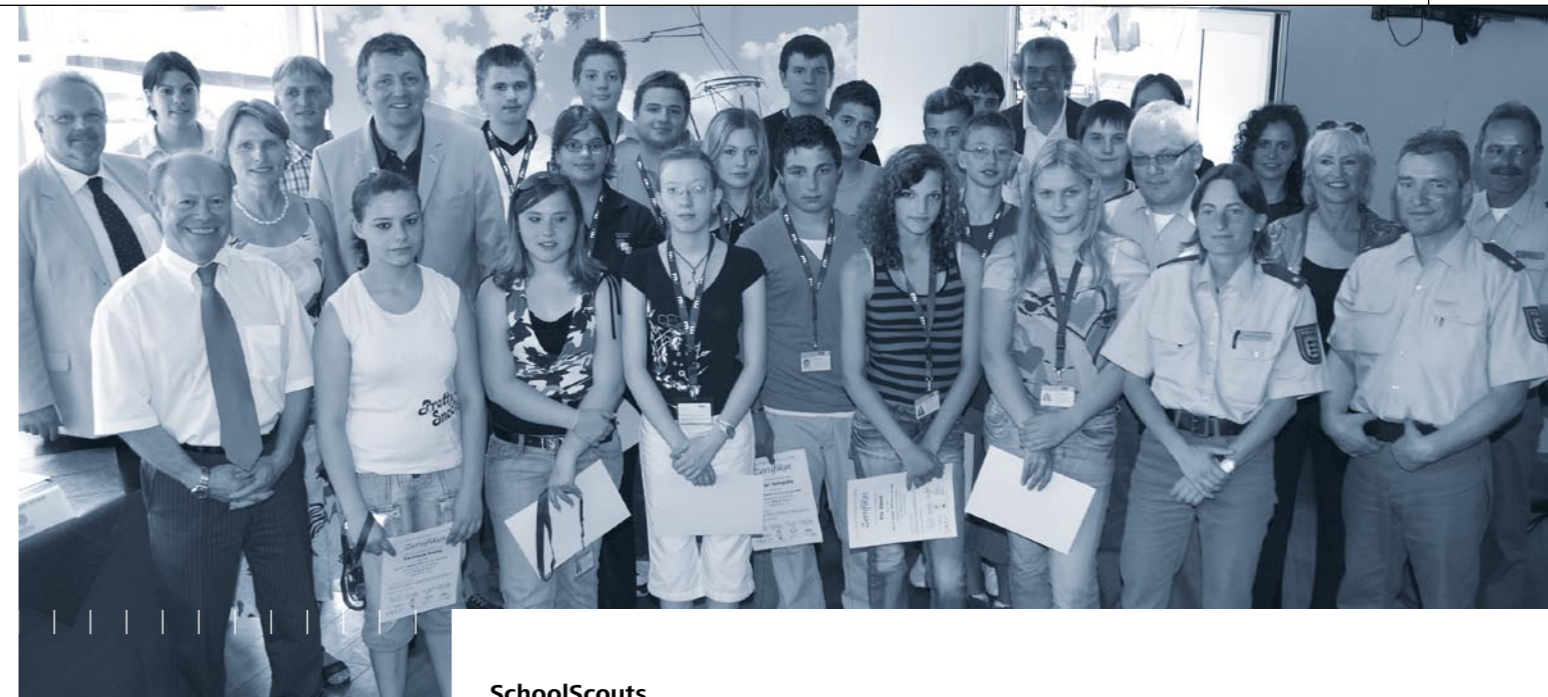
Mit der Einweihung der Straßenbahnlinie im Heidelberger Stadtteil Kirchheim und der Stadtbahn Mannheim-Ost entstehen besonders für Kinder potenzielle Gefahrenquellen. Zur Vorbereitung der Schüler auf diese neue Situation führt die RNV in Kooperation mit Jugendverkehrsschulen an den betroffenen Schulen verstärkt mobilitätserzieherische Maßnahmen durch, die die Besonderheiten des Schienenverkehrs berücksichtigen.

### Kindergartenweg-Training

Gemeinsam mit der Mannheimer Jugendverkehrsschule trainiert die RNV auch den Kindergartenweg von Vorschulkindern der Stadt Mannheim. Zur Vorbereitung auf die neue Verkehrssituation im Stadtteil Neuhermsheim führte die RNV in Kooperation mit der Polizei im Geschäftsjahr 2005/06 verstärkt Übungseinheiten zum Thema Sicherheit im Umgang mit der neuen Stadtbahn durch.

### RNV-Medienkiste

Auf die Sicherheit der jüngeren und jüngsten Fahrgäste auf dem Weg zur Schule und in der Freizeit legt die Rhein-Neckar-Verkehr sehr großen Wert. Aus diesem Grund stellte sie erstmals im Geschäftsjahr 2005/06 öffentlichen Bibliotheken an ausgewählten Standorten innerhalb des RNV-Gebietes so genannte »RNV-Medienkisten« zur Verfügung. Diese Medienkisten stehen in Schulen und öffentlichen Einrichtungen zur Ausleihe bereit und beinhalten einerseits unterhaltsame Kinder- und Jugendliteratur zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr, andererseits bieten sie didaktisch aufbereitetes Übungsmaterial für Lehrkräfte und öffentliche Einrichtungen sowie Wissenswertes rund um den Öffentlichen Personennahverkehr. Während des Geschäftsjahres 2005/06 überreichte die RNV Medienkisten an die Kinder- und Jugendbüchereien der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie an die Stadtbücherei Bad Dürkheim und die Stadtbibliothek Schriesheim.



### SchoolScouts

Das Polizeipräsidium Mannheim, die RNV und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) haben gemeinsam mit der Merian-Realschule, dem Carl-Benz-Gymnasium und der Erich-Kästner-Förderschule Ladenburg das Schulwegbegleiter-Projekt ins Leben gerufen. In sieben Monaten Ausbildungszeit werden Schülerinnen und Schüler in unterschiedlichen Ausbildungseinheiten sensibilisiert, Gefahren im und am Bus frühzeitig zu erkennen. Die jugendlichen Fahrzeugbegleiter schalten sich bei möglichen Konflikten und Problemsituationen zwischen den gleichaltrigen Fahrgästen gewaltlos ein. Sie sind Vermittler zwischen Schule, Schülern und den Busfahrern der Verkehrsunternehmen.

Ziel dieses Projektes ist, dass die SchoolScouts allein durch ihre Anwesenheit und Gesprächsbereitschaft ein besseres Klima im Bus schaffen. Für die Verkehrsbetriebe hat das den Vorteil, dass sie dadurch deutlich weniger Vandalismusschäden verzeichnen und darüber hinaus das Fahrpersonal entlastet wird.

Die Polizei sorgt unter anderem für die Ausbildung der Fahrzeugbegleiter. Polizeiliches Ziel ist hierbei die Förderung von Zivilcourage und die damit verbundene Senkung der Straftaten im öffentlichen Raum sowie präventive Konzepte zur Verkehrssicherheit im ÖPNV.

Ausgebildet wurden in der ersten Projektphase Schülerinnen und Schüler der achten und neunten Jahrgangsstufen. Besonders hervorzuheben ist, dass das Projekt in Kooperation von drei Schulformen – Realschule, Gymnasium und Förderschule – stattfand und erstmals Bausteine sowohl aus der Gewaltprävention als auch aus der Verkehrserziehung vernetzt wurden.

Das Projekt hatte zunächst eine Laufzeit bis August 2005. Durch den erfolgreichen Verlauf jedoch konnte das Projekt in Ladenburg zur festen Einrichtung etabliert werden und auch nach festgestelltem Bedarf in Mannheim an der Integrierten Gesamtschule Mannheim-Herzogenried (IGMH) eingeführt werden.





**HSB + MVV + OEG + RHB + VBL =  GmbH**

### Unternehmensprofil

**Die RNV betreibt seit 01.03.2005 als Tochterunternehmen der HSB, VBL, RHB, MVV Verkehr und MVV OEG deren Stadt-/Straßenbahnlinien, Omnibuslinien und Eisenbahnlinien.**

Die RNV hat sich in ihrem ersten vollen Geschäftsjahr als integrierter Mobilitätsdienstleister in der Metropolregion Rhein-Neckar voll etabliert und sich auf die Veränderungen in der Branche und auf die regionale Situation am Markt eingestellt. Die RNV bedient mit ihrem Verkehrsangebot die Region zwischen Pfälzer Wald und Odenwald mit ihrem Ballungsraum. Um die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen der fünf kommunalen Verkehrsunternehmen in einem einzigen großen Verkehrsunternehmen zu bündeln und optimal auszugestalten, sind erhebliche Restrukturierungen und Anstrengungen seitens der Mitarbeiter erforderlich. Erste Restrukturierungserfolge sind bei der RNV bereits sichtbar, viele Schritte bleiben aber noch zu gehen. Die RNV ist auf einem guten Weg, um bereits in naher Zukunft eine optimale Verkehrsbedienung zu angemessenen und wettbewerbsfähigen Preisen anbieten zu können.

Unternehmenssitz der RNV ist Mannheim. Die Centerstruktur verteilt sich auf die Hauptbetriebsstätten der RNV in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie die Außenstellen Mannheim-Käfertal, Edingen, Schriesheim und Bad Dürkheim.

Die RNV hat zudem seit März 2006 ein zweites Tochterunternehmen: Neben V-Bus gehört jetzt auch die in Lampertheim ansässige Omnibusbetriebe Beth GmbH zur Rhein-Neckar-Verkehr-Gruppe. Mit den beiden Tochterunternehmen betreibt die RNV jetzt auch im südhessischen Raum Busverkehre.





## Ertragslage

**Das abgelaufene Geschäftsjahr vom 01. Oktober 2005 bis 30. September 2006 ist das erste vollständige Geschäftsjahr der RNV seit der Aufnahme des operativen Geschäftes zum 01. März 2005.**

Die Aufgaben der RNV und die Leistungsbeziehungen zwischen der RNV und den Allianzgesellschaften sind durch Einzelverträge festgelegt. Die RNV führt im Auftrag der Allianzgesellschaften die jeweiligen Bus-, Stadtbahnen- bzw. Eisenbahnverkehre durch und erbringt auch alle Marketing- und Vertriebsleistungen. Des Weiteren sind auf die RNV die zentralen Aufgaben Fahrdienst, Fahrbetrieb, Angebots- und Betriebsplanung sowie Querschnittsdienstleistungen, wie zum Beispiel Rechnungswesen/Lagerhaltung, Controlling oder Personalwesen übergegangen. Die Allianzgesellschaften halten weiterhin die Liniengenehmigungen (Konzessionen), daher verbleiben auch die Fahrgelderlöse bei den Anteilseignern.

Die RNV erhält von den Allianzgesellschaften für die von ihr erbrachten Nutzfahrzeugkilometer im Bahn- und Busbereich ein Bestellerentgelt, das in den Verkehrsleistungsverträgen festgelegt ist. Die Erlöse aus der Abrechnung der für die Gesellschafter erbrachten Fahrleistungen stellen mit 119,5 Mio. Euro im Geschäftsjahr 2005/2006 die größte Erlösposition dar.

Die Allianzunternehmen bleiben Eigentümer der gesamten Verkehrsinfrastruktur. Die RNV ist von den Allianzgesellschaften mit dem Betrieb, der Instandhaltung, der Optimierung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beauftragt und erhält dafür ein Betreiberentgelt. Dieses betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 11,7 Mio. Euro. Die gesamten Umsatzerlöse belaufen sich auf 134,7 Mio. Euro. Die Gesamtleistung inklusive der sonstigen betrieblichen Erträge der RNV beträgt 211,0 Mio. Euro.

Der Gesamtleistung stehen auf der Aufwandsseite Materialaufwendungen in Höhe von 189,3 Mio. Euro gegenüber, so dass sich ein Rohergebnis von 21,7 Mio. Euro ergibt.

Die Verkehrsallianz wurde auf Basis eines Arbeitnehmerüberlassungsmodells vollzogen. Der überwiegende Teil der bei der RNV tätigen 1.768 Personen (Stand: 30.09.06) wird von den Allianzgesellschaften überlassen. Diese Personen sind weiterhin bei den Allianzunternehmen zu den dort geltenden Tarifen angestellt und beziehen von diesen weiter ihr Gehalt. 121 Mitarbeiter waren zum 30.09.2006 direkt bei der RNV angestellt. Die RNV hat einen Haustarifvertrag abgeschlossen, mit dem die Personalkosten auf wettbewerbsfähige Strukturen reduziert werden sollen. Sämtliche Neueinstellungen erfolgen direkt bei der RNV.

Die RNV zahlt für das ihr überlassene Personal ein Entgelt an die Allianzgesellschaften. Dies wird zu den Konditionen des RNV-Tarifvertrages berechnet. Die Differenz zwischen Alt- und Neutarif verbleibt somit als Restrukturierungsaufwand bei den jeweiligen Allianzgesellschaften. Die Vergütung der Personalstellung an die Allianzgesellschaften wird bei der RNV beim Materialaufwand unter den Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen. Sie beträgt 57,7 Mio. Euro und stellt neben den Fremdleistungen die größte Aufwandsposition dar.



Die gesamten Aufwendungen für bezogene Leistungen summieren sich im Geschäftsjahr 2006 auf 158,0 Mio. Euro. Davon entfallen 67,0 Mio. Euro auf den Bezug von Fremdleistungen und 8,9 Mio. Euro auf die Vergütung von Subunternehmern für die Durchführung von Linienverkehr im Auftrag der RNV.

Die RNV zahlt an die Allianzunternehmen ein Nutzungsentgelt für die ihr zur Verfügung gestellte Verkehrsinfrastruktur (11,6 Mio. Euro) und leistet Mietzahlungen für die Nutzung der Fahrzeuge und Betriebshöfe (10,8 Mio. Euro).

Darüber hinaus umfasst der Materialaufwand den Bezug von Energie, von Treibstoff und sonstigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen (insgesamt 31,3 Mio. Euro). Die Abschreibungen im abgelaufenen Geschäftsjahr betragen 5,5 Mio. Euro. Für die direkt bei der RNV beschäftigten Mitarbeiter ergab sich im Berichtsjahr ein Personalaufwand von 4,9 Mio. Euro. Die RNV erwirtschaftete ein positives Finanzergebnis von 0,4 Mio. Euro.

Die RNV hat ihre ersten eigenen Verkehre im Rahmen von Ausschreibungen gewonnen. Die BASF hatte ihren kompletten Werksverkehr ausgeschrieben. Die RNV überzeugte mit einem attraktiven Angebot. Über das bisher schon für die BASF erbrachte Leistungsvolumen hinaus wird ein wesentlicher Teil der ausgeschriebenen Verkehre von der RNV gefahren.

Die RNV erzielte nach der Schlussabrechnung der Bestellerentgelte und der Erträge aus der Unterhaltung der Infrastruktur ein annähernd ausgeglichenes Ergebnis (Jahresüberschuss von 37 Tsd. Euro).

## Vermögens- und Finanzlage

Das bilanzielle Gesamtvermögen der RNV beträgt 132,2 Mio. Euro. Das Anlagevermögen macht mit 14,1 Mio. Euro nur 11% der Bilanzsumme aus. Diese für ein Verkehrsunternehmen untypisch geringe Anlagenintensität resultiert daraus, dass fast die gesamte von der RNV genutzte Verkehrsinfrastruktur (Grundstücke und Bauten, Gleisanlagen) im Eigentum ihrer Allianzgesellschaften verblieben ist. Nur ein geringer Teil des Sachanlagevermögens ist auf die RNV übergegangen. Das Sachanlagevermögen der RNV beträgt 11,3 Mio. Euro. Das Finanzanlagevermögen besteht im Wesentlichen aus Anteilen an verbundenen Unternehmen an der V-Bus GmbH (0,4 Mio. Euro) und der Omnibusbetriebe Beth GmbH (1,56 Mio. Euro).

Das Umlaufvermögen teilt sich auf in Vorräte (84,7 Mio. Euro), Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände (12,4 Mio. Euro) und flüssige Mittel (20,1 Mio. Euro). Der bei den Vorräten hohe Anteil an unfertigen Leistungen in Höhe von 76,3 Mio. Euro ist im wesentlichen auf noch nicht abgerechnete Leistungen im Rahmen der Generalunternehmertätigkeit für Infrastrukturmaßnahmen der Mutterunternehmen zurückzuführen.

Das Stammkapital beträgt 10,5 Mio. Euro. Einschließlich der Kapitalrücklage von 20,1 Mio. Euro ergibt sich ein Eigenkapital von 30,6 Mio. Euro. Die bilanzielle Eigenkapitalquote beträgt damit 23,2%. Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Generalunternehmertätigkeit für die Muttergesellschaften liegt die Eigenkapitalquote bei über 50%.



Der Anteil der Rückstellungen (22,0 Mio. Euro) am Gesamtkapital betrug 16,7%. Die Verbindlichkeiten belaufen sich auf insgesamt 79,5 Mio. Die RNV führt für die Allianzgesellschaften die Abrechnung der Verkehrserlöse aus dem Fahrscheinverkauf mit der URN GmbH durch. Der überwiegende Teil der Verbindlichkeiten (33,8 Mio. Euro) lässt sich auf diese Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern zurückführen.

### Investitionen

Da die Infrastruktur und das Eigentum der Betriebshöfe und Werkstatanlagen bei den Allianzunternehmen bleiben, tätigen diese auch die hierfür nötigen Investitionen, wie z. B. den Bau neuer Strecken. Für die übrigen Investitionen, insbesondere die Fahrzeugbeschaffung, ist die RNV zuständig. Das Investitionsvolumen von 4,5 Mio. Euro im Geschäftsjahr 2006 ist in den Erwerb eines verbundenen Unternehmens und die Beschaffung von Vertriebstechnologie, Spezialfahrzeugen und Fahrzeugeinrichtungen sowie Software geflossen.

### Risikomanagement

In diesem Geschäftsjahr wurde in der RNV ein systematisches, in die Unternehmensführung integriertes Risikomanagement aufgebaut. Seit dem Projektabschluss Anfang Mai 2006 ist es vollumfänglich im Unternehmen implementiert. Ziel des Risikomanagements ist es, einen wirtschaftlichen Nutzenzuwachs durch eine zuverlässige Risikokontrolle und eine effektive Risikosteuerung zu generieren. Um diesen sicherzustellen, sind alle Entscheidungsträger der RNV in den Prozess miteingebunden und tragen für ihren Bereich die Risikoverantwortung. D. h. sie sind verantwortlich für die Identifizierung, Bewertung, Überwachung und Steuerung der Risiken aus ihrem Bereich.

Hierbei werden sie vom Risikocontrolling, welches im Controlling angesiedelt ist, unterstützt. Der zentrale Risikocontroller trägt die Prozessverantwortung und führt die Risikoanalyse durch. Die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung werden quartalsweise über die Gesamtrisikolage des Unternehmens informiert.

Insgesamt erfüllt das Risikomanagement der RNV die gesetzlichen Anforderungen als ein Überwachungs- und Frühwarnsystem zum Zwecke der Risikokontrolle und -steuerung. Die Funktions- und Zweckmäßigkeit des Risikomanagementsystems wird durch die interne Revision geprüft und ist Gegenstand der Prüfung durch die Wirtschaftsprüfer.

## Risikobericht

### Risikoverteilung Allianzgesellschaften – RNV

Da der Umsatz der RNV im Wesentlichen aus den Leistungsentgelten besteht, die die RNV von den Allianzgesellschaften erhält, und diese auf Basis der Selbstkosten kalkuliert werden, trägt die RNV im eigentlichen Sinne kein Ergebnisrisiko. Deshalb wurde als Risiko jede negative Planabweichung gegenüber der aktuellen Mittelfristplanung definiert. Darüber hinausgehende Risiken, z. B. drohende Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen, betreffen unmittelbar nur die Allianzgesellschaften. Dies gilt generell für alle Risiken, die aus politisch-gesellschaftlichen bzw. rechtlichen Veränderungen erwachsen. Da diese Risiken jedoch langfristig auch die RNV maßgeblich beeinflussen, werden sie zusätzlich in der RNV erhoben und sowohl unternehmensintern als auch an die Mütter kommuniziert.

### Verlust von Fördermitteln

Aufgrund der Mittelknappheit der öffentlichen Hand wurden die Fördermittel für den ÖPNV länderübergreifend spürbar gekürzt. Weitere Streichungen sind zu erwarten. Insbesondere wirkt sich die vom Bund beschlossene Kürzung der Regionalisierungsmittel im SPNV aus, der in Baden-Württemberg unter anderem mit einer Kürzung der Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Investitionen in die Infrastruktur und für die Beschaffung von Fahrzeugen begegnet wird. Ersteres ist zunächst ein Risiko der Allianzgesellschaften, da sich die Infrastruktur in ihrem Eigentum befindet. Dennoch wird diese Entwicklung negative Auswirkungen auf die RNV haben. Da sich notwendige Erneuerungsinvestitionen verzögern oder auf neue Streckenausbauten verzichtet werden muss, ist auf den vorhandenen Strecken mit einem erhöhten Instandhaltungsaufwand zu rechnen. Letztlich kann dies mittel- bis langfristig die Qualität des ÖPNV in der Rhein-Neckar-Region beeinträchtigen.

Hinsichtlich der Bezuschussung von Fahrzeugen ist mit einem kurzfristigen Auslaufen der bestehenden Förderung zu rechnen. Ohnehin werden im RNV-Gebiet nur noch Busse im Land Baden-Württemberg gefördert. Dieses Risiko trifft die RNV direkt, da alle zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen von ihr getätigt werden.

### Energiehedging

Die Energiepreise waren in der Vergangenheit stark volatil. Da davon auszugehen ist, dass auch in Zukunft ein hohes Preisänderungsrisiko besteht, sichert sich die RNV mit derivativen Finanzinstrumenten ab.

So betreibt die RNV durch den systematischen Kauf und Verkauf von sog. VDV-Dieselzertifikaten seit diesem Geschäftsjahr Dieselhedging. Außerdem beschafft die RNV in Kooperation mit den regionalen Energieversorgungsunternehmen erstmals ihren Strombedarf strukturiert in monatlichen Tranchen. Damit wird das Risiko vermieden, den gesamten Jahresbedarf zu einem überdurchschnittlich hohen Preis einzukaufen, wie es beim konventionellen Stichtagskauf besteht.

### Gesamtrisiko

Es bestehen keine Risiken, die den Bestand des Unternehmens gefährden könnten.

## Ausblick

**Das Ziel der RNV ist es, ein weiterhin qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot in der Region zu gewährleisten und sich dabei den veränderten Anforderungen an wirtschaftliche Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit zu stellen.**

Das im Rumpfgeschäftsjahr 2005 von der RNV erarbeitete Maßnahmenpaket zur Kostensenkung wurde im Geschäftsjahr 2005/06 konkretisiert. Im Mittelpunkt stehen die Einführung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL), verbunden mit einer Zentralisierung der Leitstellen und Stellwerke, Linien-, Dienst- und Umlaufplanoptimierungen, die Erhöhung der Werkstatteffizienz, die Reduzierung der Fahrzeugreserven sowie Einsparungen im Overhead.

Ein Teil dieses Restrukturierungsprogramms konnte bereits realisiert werden. Erste deutliche Erfolge aus den Restrukturierungsmaßnahmen werden jedoch aufgrund der noch laufenden Verhandlungen mit den Arbeitnehmervertretungen erst zum Ende des Geschäftsjahres 2006/07 erwartet.

Neben den bisher noch nicht realisierbaren Einsparungen aus dem Restrukturierungsprogramm wirken sich im Wirtschaftsplan 2006/07 die deutlich gestiegenen Kosten für die Einsatzstoffe Fahrstrom, Diesel und Gas sowohl bei den selbst erbrachten Verkehren als auch bei den Subunternehmerleistungen aus. Es ergibt sich daraus ein Anstieg der Gesamtkosten um 1,7 Mio. Euro gegenüber dem Plan 2005/06.

Der Investitionsplan der RNV für das Geschäftsjahr 2006/07 umfasst ein Gesamtvolumen in Höhe von rund 8,4 Mio. Euro. Besonders hervorzuheben sind die Investitionen in das RBL mit einem Investitionsbudget von rund 2,5 Mio. Euro. Weitere rund 1,7 Mio. Euro werden in Fahrausweisautomaten sowie Entwerter, Fahrausweisdrucker und Kassen- bzw. Vertriebssysteme investiert.

Der vorrangige Handlungsdruck der RNV und ihrer Muttergesellschaften besteht in der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Die RNV wird aber nur erfolgreich sein, wenn sie weiterhin ihre Leistungen an den Bedürfnissen ihrer Kunden ausrichtet und innerhalb des Unternehmens die Mitarbeiter als wesentlichen Faktor zur Sicherung des Unternehmenserfolgs versteht. Daraus ergibt sich ein Spannungsfeld, in dem wir das Optimum für Kunden, Aufgabenträger und Gesellschafter erreichen wollen.

Die Erfolge der RNV aus der Optimierung der Geschäftsprozesse werden in den kommenden Geschäftsjahren direkt an die Allianzgesellschaften weitergegeben werden. Im Gegenzug decken die Allianzunternehmen grundsätzlich die finanziellen Risiken ab, die durch eine möglicherweise verringerte Beauftragung der RNV entstehen können. Die RNV selbst wird auch in den nächsten Geschäftsjahren ein ausgeglichenes Ergebnis ausweisen, da die von den Allianzgesellschaften zu zahlenden Leistungsentgelte auf Basis der Selbstkosten kalkuliert werden.

Die Chancen und Risiken der RNV beziehen sich auf das Verkehrsleistungsvolumen. Risiken im Hinblick auf das Verkehrsleistungsvolumen bestehen aus der im Jahr 2006/07 erfolgenden Neuvergabe der Verkehrsleistungen im Linienbündel Heidelberg-Ost sowie der Verkehrsleistung im Stadtbusverkehr Ludwigshafen. Bisher werden alle Konzessionen von den Allianzunternehmen gehalten.



In beiden Fällen wurde seitens der jeweiligen Muttergesellschaft eine eigenwirtschaftliche Konzession beantragt, jedoch noch nicht rechtskräftig erteilt. Während für das Linienbündel Heidelberg-Ost die Entscheidung noch aussteht, befinden sich die Linienkonzessionen für den Stadtbusverkehr Ludwigshafen im Widerspruchsverfahren bei der Genehmigungsbehörde. Sollten die Konzessionen nicht an die Allianzunternehmen erteilt werden, so bricht für die RNV ein Teil der bisher von ihr gefahrenen Busverkehrsleistungen weg. Die RNV wird dann im Rahmen der Personalüberlassung weniger Personal von den Allianzunternehmen anfordern und dementsprechend geringere Kosten haben. Allerdings würden in diesem Fall die Kosten des technischen und kaufmännischen Overheads auf weniger Verkehre verteilt und die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigt. Zumindest für den Stadtbusverkehr Ludwigshafen ist nach der für kommunale Unternehmen positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. 10. 2006 mit einem Zurückweisen des Widerspruchs und somit mit einer Konzessionserteilung an die Muttergesellschaft zu rechnen.

In den kommenden Jahren werden auch einige Verkehrsleistungen ausgeschrieben, die bislang nicht von der RNV erbracht werden. Sollte die RNV hierdurch das von ihr erbrachte Verkehrsleistungsvolumen steigern können, führt dies zu einer weiteren Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. Auch durch Verkehrsergebnisse ihrer Tochtergesellschaften kann die Auslastung bestimmter Bereiche bei der RNV erhöht und noch wettbewerbsfähiger ausgestaltet werden. Beispielsweise hat die RNV durch ihre Tochtergesellschaft V-Bus im Rahmen der Ausschreibung Odenwald-Mitte das wirtschaftlichste Angebot abgegeben. Auch hier kann die Vergabeentscheidung aufgrund eines Gerichtsverfahrens allerdings noch nicht vollzogen werden.

Der Einsatz der beiden Tochterunternehmen V-Bus und Beth im eigenen Verkehrsgebiet ermöglicht zudem eine höhere Flexibilität und eine Chance zur Reaktion auf Personalengpässe.

Im Geschäftsjahr 2006/07 werden die nächsten Wettbewerbsverfahren auch um Verkehre der RNV erfolgen. Die Chancen stehen recht gut, dass die RNV sich dort ebenfalls bewährt.

Wesentliche Baumaßnahmen waren die Neubaustrecken MA-Neuhermsheim und HD-Kirchheim. Beide gehen im Dezember 2006 in Betrieb. Insbesondere in Heidelberg bedingt dies eine Umstellung des gesamten Busnetzes. HSB und RNV haben sich darauf eingestellt und ein langfristig tragfähiges Konzept entwickelt, das von den Gremien der Stadt HD verabschiedet worden ist.

Das bereits erwähnte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. 10. 2006 sowie der vorliegende neue Entwurf der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 09. Juni 2006 führt zu mehr Klarheit im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Rechtsrahmens im ÖPNV. Die mutige Entscheidung der Städte der Metropolregion Rhein-Neckar, den Betrieb in einem gemeinsamen kommunalen Verkehrsunternehmen zu bündeln, erweist sich auch, soweit derzeit absehbar, unter den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen als richtig.





**Bilanz**  
zum 30.09.2006  
in Tsd. Euro

**Aktiva**

	30.09.2006	30.09.2005	Anhang
<b>Anlagevermögen</b>			1
Immaterielle Vermögensgegenstände	791	137	
Sachanlagen	11.293	14.651	
Finanzanlagen	2.008	390	
	<b>14.092</b>	<b>15.178</b>	
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	84.656	16.605	2
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	12.396	19.976	3
Wertpapiere	982	-	4
Flüssige Mittel	20.051	19.184	
	<b>118.085</b>	<b>55.765</b>	
	<b>132.177</b>	<b>70.943</b>	

**Passiva**

	30.09.2006	30.09.2005	
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	10.500	50	5
Kapitalrücklage	20.072	21.107	6
Gewinnvortrag	28	4	
Jahresüberschuss	37	24	
	<b>30.637</b>	<b>21.185</b>	
Zur Durchführung der am 19.7.2004 beschlossenen Kapitalerhöhung geleistete Einlagen	-	10.450	7
Rückstellungen	22.046	11.408	8
Verbindlichkeiten	79.494	27.900	9
	<b>132.177</b>	<b>70.943</b>	

**Gewinn- und Verlustrechnung**  
vom 01.10.2005  
bis zum 30.09.2006  
in Tsd. Euro

	2005/06	2005*	Anhang
Umsatzerlöse	134.724	88.082	10
Bestandsveränderung	71.054	5.210	11
Aktivierete Eigenleistungen	23	-	
Sonstige betriebliche Erträge	5.186	793	12
Materialaufwand	189.318	82.219	13
Personalaufwand	4.920	1.836	14
Abschreibungen	5.511	4.414	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	11.432	5.871	
Finanzergebnis	366	303	15
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	<b>172</b>	<b>48</b>	
Steuern	135	24	16
Jahresüberschuss	<b>37</b>	<b>24</b>	
Gewinnvortrag	28	4	
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>65</b>	<b>28</b>	

\* Rumpfgeschäftsjahr

Allgemeine Angaben

**Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Der Jahresabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2005/06 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit haben wir in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung Posten zusammengefasst, die im Anhang gesondert ausgewiesen werden.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden entsprechend der voraussichtlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Die Sachanlagen sind zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert.

Die Abschreibungen erfolgen linear unter Beachtung der steuerlichen Vorschriften. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu Durchschnittseinstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt.

Der Wertansatz der Vorräte und der Kapitalrücklage wurde im Vorjahresabschluss um 1.035 Tsd. Euro zu hoch ausgewiesen. Dies wurde im Geschäftsjahr 2005/06 durch eine erfolgsneutrale Verrechnung in Höhe des entsprechenden Betrags korrigiert. Da auf eine Anpassung der Vorjahreswerte verzichtet wurde, ist die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr insofern beeinträchtigt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind unter Berücksichtigung erkennbarer Risiken mit den Nennwerten angesetzt.

Mit den sonstigen Rückstellungen wurden alle erkennbaren Risiken ausreichend berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Rückzahlungsbeträgen passiviert.

Bei den folgenden Aufgliederungen im Anhang kann es aufgrund von Rundungsdifferenzen zu Verschiebungen von +/- Tsd. Euro kommen.

**Angaben zur Bilanz**

**1. Anlagevermögen**

Der Anlagenspiegel der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zeigt die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen.

Die nach § 285 S.1 Nr. 11 HGB angabepflichtigen Anteile an Unternehmen sind im Folgenden dargestellt:

In Tsd. Euro	Kapitalanteil in %	Eigenkapital*	Jahresergebnis
V-Bus GmbH, Viernheim	99	263	1
Omnibusbetriebe Beth GmbH, Lampertheim	100	205	-84

\* Gezeichnetes Kapital und Rücklagen

**2. Vorräte**

Diese Position beinhaltet insbesondere unfertige Leistungen aus Baumaßnahmen in Höhe von 76.264 Tsd. Euro, die im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für die Gesellschafter erstellt wurden sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (8.392 Tsd. Euro).

Aufgrund eines Gutachtens wurden die Einbringungswerte der von den Gesellschaftern zum 01. März 2005 eingebrachten Ersatzteile und Lagermaterialien im Geschäftsjahr 2005/06 in laufender Rechnung um 1.035 Tsd. Euro korrigiert. Die Kapitalrücklage wurde entsprechend reduziert. Auf eine Anpassung der Vorjahreszahlen wurde verzichtet.

**3. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen Forderungen gegen die Gesellschafter im Rahmen der Leistungsverträge.

In Tsd. Euro	30. 09. 2006	Vorjahr
Forderungen		
aus Lieferungen und Leistungen	864	473
gegen Gesellschafter	2.468	7.503
gegen verbundene Unternehmen	517	3
gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	8.547	11.997
(davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	(-)	(-)
	<b>12.396</b>	<b>19.976</b>

**4. Wertpapiere**

Dieselfertifikate zum Zwecke der Dieselpreisabsicherung

**5. Gezeichnetes Kapital**

Das Stammkapital der RNV beträgt 10,5 Mio. Euro. Hiervon hält die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG 27,8%, MVV Verkehr AG 35,1%, MVV OEG AG 16,3%, Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH 18,4%, Rhein-Haardtbahn GmbH 2,4%. Die Stimmrechte sind bei MVV Verkehr AG und MVV OEG AG auf zusammen 50% beschränkt.

**6. Kapitalrücklage**

Die Position beinhaltet ausschließlich den im Rahmen der Einbringung von Sachanlagen für das vorgesehene neue Stammkapital übersteigenden Betrag. Der Rückgang um 1,035 Mio. Euro betrifft die in laufender Rechnung gebuchte Korrektur der eingebrachten Reserveteile.

**7. Zur Durchführung der am 19.07.2004 beschlossenen Kapitalerhöhung geleistete Einlagen**

Die Kapitalerhöhung wurde am 22. 12. 2005 im Handelsregister eingetragen.

**8. Rückstellungen**

In den sonstigen Rückstellungen sind Rückstellungen für zum Bilanzstichtag ausstehende Rechnungen sowie Rückstellungen für noch nicht abgerechnete Leistungen enthalten.

In Tsd. Euro	30.09.2006	Vorjahr
Steuerrückstellungen	24	10
Sonstige Rückstellungen	22.022	11.398
	<b>22.046</b>	11.408

Die Position sonstige Rückstellungen beinhaltet von den Gesellschaftern beauftragte investive Baumaßnahmen in Höhe von 18,1 Mio. Euro.

**9. Verbindlichkeiten**

In Tsd. Euro	30.09.2006	davon Restlaufzeit		Vorjahr
		bis zu 1 Jahr	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten				
erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	38.921	38.921	–	1.770
aus Lieferungen und Leistungen	4.990	4.990	–	2.292
gegenüber Gesellschaftern	33.755	33.755	–	22.317
gegenüber verbundenen Unternehmen	18	18	–	–
sonstige	1.811	1.811	–	1.520
(davon aus Steuern)	(–)	(–)	–	(780)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(–)	(–)	(–)	(75)
	<b>79.494</b>	79.494	–	27.899

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten überwiegend die für die Gesellschafter vereinbarten und noch nicht abgerechneten Fahrgeldeinnahmen für die Monate August und September 2006. Im Vorjahr betrug die Restlaufzeit der Verbindlichkeiten ebenfalls bis zu einem Jahr.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Es bestehen zum Bilanzstichtag mehrjährige Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen. Sie resultieren insbesondere aus der Anmietung von Fahrzeugen, Grundstücken und Gebäuden sowie Infrastruktur. (In Mio. Euro)

im Folgejahr	23,0
im 2. bis 5. Jahr	80,9
mehr als 5 Jahre	243,7

Darüber hinaus bestehen keine weiteren für die Beurteilung der Finanzlage bedeutsamen Verpflichtungen.

**Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung**

**10. Umsatzerlöse**

In Tsd. Euro	2005/06	Vorjahr
Personenverkehr	976	79
Vertragsleistungen	132.383	87.353
Sonstige Umsätze	1.365	650
	<b>134.724</b>	88.082

**11. Bestandsveränderungen**

Die Aufwendungen für noch nicht fertiggestellte Baumaßnahmen sind in den unfertigen Leistungen erfasst.

**12. Sonstige betriebliche Erträge**

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten überwiegend Beträge aus der Auflösung von Rückstellungen, der Erstattung von Forderungen aus Schadensfällen und Mietzahlungen aus dem Vorjahr.

**13. Materialaufwand**

Die Position enthält u. a. Aufwendungen aus den von den Gesellschaftern beauftragten investiven Baumaßnahmen.

In Tsd. Euro	2005/06	Vorjahr
Aufwendungen für Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe und bezogene Waren	31.288	11.169
Aufwendungen für bezogene Leistungen	158.030	71.050
	<b>189.318</b>	82.219

**14. Personalaufwand**

In Tsd. Euro	2005/06	Vorjahr
Löhne und Gehälter	4.060	1.515
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	859	321
(davon für Altersversorgung)	(112)	(45)
	<b>4.920</b>	1.836

Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt gemäß §285 Nr. 7 HGB

**102** 57

## 15. Finanzergebnis

In Tsd. Euro	2005/06	Vorjahr
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge aus verbundenen Unternehmen	12	–
aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	–	–
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon an verbundene Unternehmen)	564	303
	–	–
	<b>577</b>	303
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	199	–
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon an verbundene Unternehmen)	12	–
	(-)	(-)
	<b>366</b>	303

## 16. Steuern

Diese Position beinhaltet Ertragsteuern (Tsd. Euro 31) sowie sonstige Steuern (Tsd. Euro 104).

## Sonstige Angaben

Der Jahresabschluss der RNV wird in den Konzernabschluss der MVV GmbH, Mannheim einbezogen, die den Konzernabschluss für den größten Konsolidierungskreis und den kleinsten Konsolidierungskreis aufstellt, in den die Gesellschaft einbezogen wird.

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht sind beim Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 hinterlegt.

## Sonstige Angaben

## Aufsichtsrat

Gerhard Widder  
Oberbürgermeister der  
Stadt Mannheim  
Vorsitzender

Zygmunt Juszcak  
Vorsitzender Gesamtbetriebsrat  
stellvertretender Vorsitzender

Christian Beilmann  
Student

Klaus Blaesius  
Geschäftsführer  
Heidelberger  
Versorgungs- und  
Verkehrsbetriebe GmbH

René Conte  
Betriebsrat

Kristina Essig  
Rechtsanwältin

Michael Frankmann  
Betriebsrat

Stephan Fuhrmann  
Betriebsrat

Ruth Geis  
Betriebsrätin

Ulrich Küppers  
Landesbezirksleiter der IG BCE  
bis 21.09.2006

Dr. Eva Lohse  
Oberbürgermeisterin  
der Stadt Ludwigshafen  
bis 30.06.2006

Ernst Merkel  
Beigeordneter  
der Stadt Ludwigshafen  
seit 01.07.2006

Hans Mindl  
Kfm. Angestellter  
seit 22.09.2006

Reiner Nimis  
Gewerkschaftssekretär

Hermann Pfisterer  
Betriebsrat

Karin Steffan  
Kfm. Angestellte

Carsten Südmersen  
Dipl. Kaufmann  
Unternehmensberater

Dr. Rudolf Schulten  
Vorstandsvorsitzender  
MVV Energie AG  
bis 03.02.2006

Manfred Schwarz  
Dipl. Ingenieur

Beate Weber  
Oberbürgermeisterin  
der Stadt Heidelberg

Prof. Dr. Ulrich Tödtmann  
Vorstand  
MVV Verkehr AG/MVV OEG AG  
seit 04.02.2006

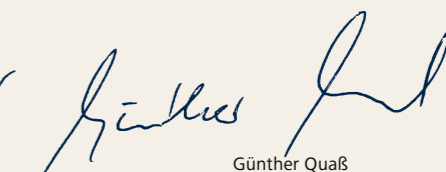
## Geschäftsführung

Andreas Kerber  
Dipl. Kaufmann  
Oberhausen-Rheinhausen  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten

Günther Quaß  
Dipl. Ingenieur  
Schifferstadt  
Geschäftsführer  
Technik

Mannheim, den 08. November 2006  
Geschäftsführung

  
Andreas Kerber

  
Günther Quaß

## Sonstige Angaben

Immaterielle  
Vermögensgegenstände

In Tsd. Euro	Anlageähnliche Rechte
Bruttowerte 01.10.2005	170
Zugänge	719
Umbuchungen	94
<b>Bruttowerte 30.09.2006</b>	<b>982</b>
Abschreibungen 01.10.2005	32
Abschreibungen 2005/06	159
<b>Abschreibungen 30.09.2006</b>	<b>191</b>
<b>Nettowerte 30.09.2006</b>	<b>791</b>
Nettowerte 30.09.2005	137

## Finanzanlagen

In Tsd. Euro	Anteile an verbundenen Unternehmen	Sonstige Ausleihungen	Summe
Bruttowerte 01.10.2005	359	30	389
Investitionen/Zugänge	1.560	64	1.624
Abgänge	-	-5	-5
<b>Bruttowerte 30.09.2006</b>	<b>1.919</b>	<b>89</b>	<b>2.008</b>
<b>Nettowerte 30.09.2006</b>	<b>1.919</b>	<b>89</b>	<b>2.008</b>
Nettowerte 30.09.2005	359	30	389

## Sachanlagen

In Tsd. Euro	Technische Anlagen und Maschinen		Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
	a. Fahrzeuge für Personenverkehr	b. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Ziffer a. gehören			
Bruttowerte 01.10.2005	12.866	4.248	1.497	422	19.032
Investitionen/Zugänge	232	101	470	1.415	2.218
Abgänge	- 398	- 100	- 41	-	- 539
Umbuchungen	28	156	143	- 422	- 94
<b>Bruttowerte 30.09.2006</b>	<b>12.729</b>	<b>4.405</b>	<b>2.069</b>	<b>1.415</b>	<b>20.618</b>
Abschreibungen 01.10.2005	3.645	465	272	-	4.381
Abschreibungen 2005/06	4.156	751	445	-	5.352
Abgänge	- 377	- 24	- 8	-	- 409
<b>Abschreibungen 30.09.2006</b>	<b>7.424</b>	<b>1.192</b>	<b>709</b>	<b>-</b>	<b>9.324</b>
<b>Nettowerte 30.09.2006</b>	<b>5.305</b>	<b>3.213</b>	<b>1.360</b>	<b>1.415</b>	<b>11.293</b>
Nettowerte 30.09.2005	9.222	3.783	1.225	422	14.652



## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim, für das Geschäftsjahr vom **01. Oktober 2005** bis **30. September 2006** geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

### Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Eschborn/Frankfurt am Main, den 08. November 2006

Ernst & Young AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft



Busson  
Wirtschaftsprüfer



Welz  
Wirtschaftsprüfer

## Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2005/06 die ihm nach Gesetz und Unternehmenssatzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personalplanung wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2005/06 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge und notwendige Beschlüsse zu.

Bei zustimmungspflichtigen Entscheidungen und Maßnahmen haben die Mitglieder des Aufsichtsrats die Beschlussvorlagen in den Sitzungen geprüft und Entscheidungen getroffen. Im Berichtszeitraum fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt.

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es im Geschäftsjahr 2005/06 drei Wechsel gegeben. Herr Dr. Rudolf Schulten hat zum 03.02.2006, Herr Ulrich Küppers zum 21.09.2006 und Frau Dr. Eva Lohse zum 30.06.2006 ihr Amt niedergelegt. Als Nachfolger wurden Herr Prof. Dr. Ulrich Tödtmann, Herr Hans Mindl und Herr Ernst Merkel in den Aufsichtsrat gewählt.

### Schwerpunkthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Restrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen, der Kauf der Omnibusbetriebe Beth GmbH und die Wirtschaftsplanung der RNV.

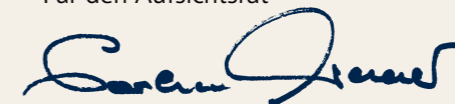
### Festsetzung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2005/06 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Ernst & Young AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt/M., hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratssitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen geprüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwände und schließen uns den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt/M., an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2005/06 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 07. März 2007 und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

Im Namen des Aufsichtsrats danke ich der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für ihr Engagement und die Erfolge, die sie im vergangenen Geschäftsjahr erzielt haben.

Mannheim, im März 2007

Für den Aufsichtsrat



Gerhard Widder  
Vorsitzender

**Impressum**

Herausgeber **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**  
Möhlstraße 27  
68165 Mannheim  
www.rnv-online.de

Verantwortlich **Marketing und  
Unternehmenskommunikation**  
Ulrich Gärtner  
Telefon: 06221/513-44 70  
Telefax: 06221/513-33 38  
u.gaertner@rnv-online.de

**Rechnungswesen und Controlling**  
Lars Haiduk  
Telefon: 0621/465-453  
Telefax: 0621/465-455  
l.haiduk@rnv-online.de

Ansprechpartner Bernhard Schmitt  
Telefon: 0621/465-576  
Telefax: 0621/465-582  
b.schmitt@rnv-online.de

Gestaltung [trans-ponder.de] büro für gestaltung

Fotografie [trans-ponder.de], A. Wolf  
Michael Wolf Fotodesign, M. Wolf

Druck Ninodruck Neustadt  
Auflage: 400

Redaktionsschluss: 16.03.2007





**Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**

Möhlstraße 27

68165 Mannheim

[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)